TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. **Leon Godlewski.**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VI | GDYNIA, 30 września 1937 r. | NR 18

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Rola kolei polskich w obrocie towarowym Czechosłowacji z portami polskiego obszaru celnego

Wśród dróg, z jakich Czechosłowacja korzysta w swojej wymianie zamorskiej, poważną rolę odgrywają od kilku lat porty polskiego obszaru celnego Gdynia i Gdańsk. Porty te w coraz szerszej mierze obsługują wymianę Czechosłowacji nie tylko z krajami Bałtyku, ale również i dalszymi rynkami zamorskimi, pośrednicząc przy imporcie szeregu surowców i eksporcie produktów gotowych. Biorąc też pod uwagę ciągłe doskonalenie się aparatu technicznego i handlowego portów polskiego obszaru celnego należy przyjąć, że znaczenie drogi przez Gdynię i Gdańsk będzie posiadało dla życia gospodarczego Czechosłowacji coraz większą atrakcyjność.

Brak połączenia Wisły z Dunajem sprawia, że przewozy między Gdynią i Gdańskiem, a Czechosłowacją odbywają się wyłącznie kolejami względnie drogą łamaną kolej — Dunaj lub odwrotnie. W tych warunkach czynnikiem decydującym dla rozwoju tranzytu przez porty Gdynię i Gdańsk jest system taryf portowych, stosowany zarówno w ramach taryfy towarowej wewnętrznej Polskich Kolei Państwowych, jak i taryf związkowych.

W komunikacji ze stacjami polskimi miarodajne są taryfy specjalne Taryfy towarowej Cz. II zeszyt 3 i taryfy wyjątkowe Taryfy towarowej Cz. II zeszyt 6. Dla komunikacji natomiast z Czechosłowacją miarodajne są w wewnętrznej taryfie polskiej, przede wszystkim taryfy specjalne tranzytowe Taryfy Cz. II zeszyt 4, a niemniej też i taryfy specjalne wewnętrzne Taryfy Cz. II zeszyt 1, gdyż ulgi taryfowe przyznane na eksport i import towarów polskich, na podstawie postanowień umowy handlowej między Polską a Czechosłowacją, stosowane też są na przewóz towarów czechosłowackich.

Dla pozyskania przewozu towarów czechosłowackich przez Gdynię i Gdańsk, w ramach taryf związkowych czechosłowacko-polskich, istnieje odrębna czechosłowacko-polska taryfa portowa. Składa się ona z cz. I i II w sześciu zeszytach i prócz komunikacji między Czechosłowacją, a portami polskiego obszaru celnego Gdynią i Gdańskiem, reguluje też przeekspediowanie przesyłek między Czechosłowacją a krajami skandynawskimi i bałtyckimi.

Czechosłowacko - polska taryfa portowa przewiduje liczne pozycje aneksowe na przewóz pewnych towarów, które rozbudowuje się w miarę potrzeby; nie są one uzależnione od jakichkolwiek kontyngentów.

Prócz tych taryf dla komunikacji między Czechosłowacją a portami Gdynią i Gdańskiem odgrywa b. doniosłą rolę polsko-czechosłowacka taryfa dunajowa, kombinowana kolejowo-rzeczna z przeładunkiem w porcie Bratislava, umożliwiająca wykorzystanie tańszej drogi Dunajem. Taryfa ta składa się z 3 zeszytów, regulujących komunikację z portami dunajowymi Bułgarii, Jugosławii, Węgier i Austrii, a dzięki taniości tej drogi obroty przez port Bratislava, zwłaszcza między portami Gdynią i Gdańskiem a Węgrami rosną w sposób wielce obiecujący.

Ulgi taryfowe zawarte w czechosłowacko-polskiej taryfie portowej dostatecznie ilustruje

zestawienie stawek opłat przewozowych w niektórych relacjach na przewóz różnego rodzaju towarów (najbardziej wartościowych) wg taryf wewnętrznych obu kolei, które uczestniczą w przewozie i wg taryfy artykułowej Nr 1, omawianej taryfy, a mianowicie:

	Taryfy wewnętrzne		Taryfa artykułowa Nr 1			
	w halerzach czeskich				ulgi w procentach	
	5 t.	10 t.	5 t.	10 t.	5 t.	10 t.
Bohumin	7591	6416	2964	2594	61%	60%
Bratislava	9541	8266	3885	3610	59%	57%
Brno	8961	7721	3346	3092	63%	60%
Koszyce	11001	9546	4652	4416	58%	54%
Praha	10286	8976	3657	3377	65%	62%

Podobnie też i inne taryfy artykułowe a zwłaszcza pozycje aneksu do taryfy, zawierają bardzo znaczne ulgi, dostosowane specjalnie do potrzeb przewozu danych towarów przez porty polskiego obszaru celnego. Takich taryf artykułowych i pozycyj aneksu jest bardzo wiele na różne artykuły jak np. wosk ziemny, kleje, chemikalia, ropa naftowa i jej przetwory, azbest, żywica, asfalt, tytoń, papier, skóry, tkaniny, przędze, nici, sierść, wełna, szmaty, bawełna, guma, garbniki, włókna roślinne, zboże, piwo, owoce, tłuszcze i oleje, słód, spirytus, cukier, chmiel, melasa, nawozy, kamienie, cement, szkło, grafit, naftalina, żelazo, metale, wyroby żelazne, rudy i inne.

Zasięg czechosłowacko-polskiej taryfy portowej obejmuje całą Czechosłowację, gdyż na podstawie jej niskich stawek są przewożone przez Gdynię czy Gdańsk przesyłki pochodzące, Falknov n. O., Horazdovice, Horní Dvořizachodnich kresach Czechosłowacji, jak np. Beroun, Březnice, České Budejovice, Česk Volenice, Český Krumlov, Dobřany, Domazlice, Falknov n. O., Horazdowice, Horní Dvořiště, Cheb, Jahymov, Kyjev, Kralův Dvůr, Kynsperk n. O., Pisek, Plzeň, Strakonice, Vimperk, Zlin itp.

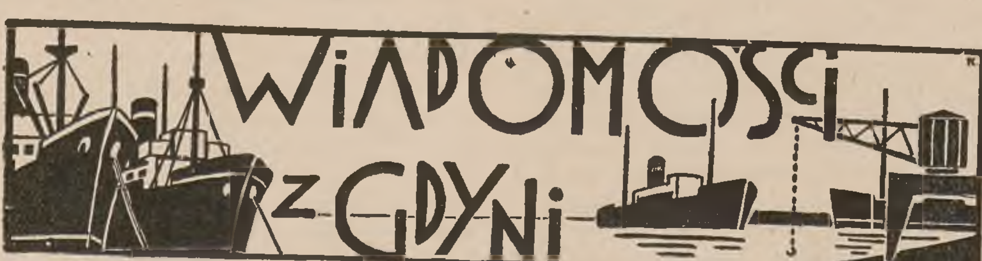
Dzięki rozkładowi jazdy pociągów bezpośrednich (dalekobieżnych) ustalonemu pospołu przez Zarządy Kolei Czechosłowackich i Polskich, przewóz towarów między portami polskiego obszaru celnego Gdynią i Gdańskiem, a stacjami czechosłowackimi, odbywa się, jak to uczy doświadczenie, bardzo sprawnie. Połączenia pociągów bezpośrednich są stale zarówno rozbudowywane jak i jednocześnie usprawniane według wyłaniających się potrzeb. Fakty te obserwuje się zwłaszcza na liniach polskich, gdzie wprowadza się obecnie pociągi bezpośrednie o hamulcach zespolonych, co znacznie przyśpieszy ich bieg.

Zarówno koleje czechosłowackie jak i polskie czuwają nad sprawnością przewozu przesyłek w omawianej komunikacji przez ciągłą ścisłą kontrolę i badanie każdego nawet sporadycznego wypadku, dłużej trwającego przebiegu przesyłki niż to przewiduje rozkład jazdy pociągów bezpośrednich. W ten sposób osiągnięto w dużej mierze prawie idealną sprawność przebiegu pociągów bezpośrednich.

Sprawność funkcjonowania przewozów kolejowych wespół z innymi elementami atrakcyjności portów polskiego obszaru celnego, jak nowoczesność urządzeń portowych, zwłaszcza w Gdyni, rozbudowa sieci linij regularnych tak dalekomorskich jak i dowozowych wreszcie specjalna staranność obsługi ruchu tranzytowego, że ruch ten wzrasta z roku na rok. Tranzyt towarów w komunikacji z państwami naddunajskimi w roku 1936 wyraził się liczbą ogólną ponad 800 tys. ton, co stanowi ca. 6% łącznych obrotów towarowych zamorskich.

Jest rzeczą pewną, że w dotychczasowej współpracy portów w Gdyni i Gdańsku z krajami naddunajskimi w dziedzinie tranzytu Czechosłowacja zajmuje pierwsze miejsce. Na stan ten składa się nie tylko wygodne położenie Czechosłowacji, a zwłaszcza jej środkowej i wschodniej części względem portów Gdyni i Gdańska, lecz również korzyści, jakich tranzytowi czechosłowackiemu nastręczają oba porty polskiego obszaru celnego.

Mgr Bolesław Koselnik.



AUDIENCJA PREZESA I DYREKTORA IZBY U PANA MINISTRA PRZEMYSŁU I HANDLU.

16 września Pan Minister Przemysłu i Handlu przyjął Prezesa naszej Izby p. Stanisława Tora i Dyrektora Izby dr. Józefa Kulikowskiego. W czasie audiencji Prezes i Dyrektor Izby przedstawili Panu Ministrowi m. in. sprawę budowy własnego gmachu Izby. Do sprawy tej Pan Minister ustosunkował się pozytywnie, wskazując na konieczność zaprojektowania budowy w taki sposób, aby gmach Izby rozporządzał pomieszczeniami rezerwowymi względnie aby mógł być odpowiednio rozbudowany. Przewidywany rozwój Gdyni, a w związku z tym i rozwój Izby gdyńskiej

wskazuje na potrzebę rozporządzania przez Izbę takim gmachem, w którym mogłyby w przyszłości znaleźć pomieszczenie instytucje gospodarcze związane z działalnością Izby, jak wystawy prób i wzorów, izby arbitrażowe, giełda towarowa itd.

Oprócz tego zostały przedstawione Panu Ministrowi poglądy na sprawę Stoczni Gdyńskiej i możliwości jej rozbudowy oraz na zagadnienie rozbudowy polskiej floty handlowej.

W tym samym dniu Prezes i Dyr. Izby przyjęci zostali przez Prezesa Banku Gospodarstwa Krajowego gen. R. Góreckiego i omówili z nim niektóre potrzeby gospodarcze okręgu Izby.

POSIEDZENIE IZBOWEJ KOMISJI MORSKIEJ.

W dniu 15 września odbyło się pod przewodnictwem radcy J. Rummla, posiedzenie Izbowej Komisji Morskiej.

Przedmiotem obrad Komisji były sprawy następujące: zasady ogólne, którymi Izba ma się kierować przy ustalaniu swej opinii w sprawach udzielania koncesyj celnych, rozpatrzenie wniosków o zaprzysiężenie rzeczoznawców izbowych, sprawa pilotażu prywatnego w portach polskiego obszaru celnego i wreszcie ustalenie opinii Komisji w sprawie przechodzenia zatrudnionych w porcie obcokrajowców od jednej firmy do drugiej.

Przy omawianiu zasad, którymi Izba ma się kierować przy formułowaniu swej opinii o udzieleniu koncesyj celnych, Komisja podkreśliła konieczność brania każdorazowo pod uwagę specyficznych warunków, istniejących w tym zakresie w porcie gdyńskim.

W związku z rozpatrywaniem podań o zaprzysiężenie kilku osób w charakterze rzeczoznawców izbowych Komisja uznała za wskazane powołanie specjalnej Komisji przy Izbie dla każdorazowego zbadania zdolności fachowych kandydatów na zaprzysiężonych przy Urzędzie Celnym kiperów bawełny. Równocześnie Komisja zaleciła, aby akcja Izby w zakresie szkolenia kiperów bawełny w porcie gdyńskim prowadzona była w porozumieniu ze Zrzeszeniem Interesantów Handlu Bawełną w Gdyni.

W sprawie dopuszczenia prywatnego pilotażu w portach polskiego obszaru celnego Komisja Morska wypowiedziała się negatywnie, biorąc pod uwagę obecny system administracyjny tych portów oraz obecny stan obsługi pilotażowej. Wreszcie Komisja rozpatrzyła zagadnienie zatrudniania obcokrajowych fachowców w porcie gdyńskim i ustaliła główne wytyczne dla ustosunkowywania się Izby do sprawy przechodzenia obcokrajowców z jednej firmy do drugiej.

PRZEDSTAWICIELE PORTU SZCZECIŃSKIEGO I IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W SZCZECINIE GOŚĆMI IZBY.

W dniach 19 i 20 września bawili w Gdyni Dyrektor portu szczecińskiego p. Thyssen, I syndyk Izby Przemysłowo - Handlowej w Szczecinie p. Linden i wicedyrektor tejże Izby Dr Schoene. Z ramienia Izby w zastępstwie nieobecnego Prezesa Izby gości podejmował w pierwszym dniu ich pobytu w Gdyni radca Izby p. Julian Rummel. W drugim dniu pobytu gości podejmował Dyrektor Urzędu Morskiego inż. Łęgowski, przy czym zwiedzono szczegółowo port oraz przebywający w Gdyni motorowiec Linii Gdynia — Ameryka „Batory".

Izba Przemysłowo-Handlowa w Szczecinie po powrocie swych przedstawicieli z Gdyni, nadesłała Izbie naszej podziękowanie za przyjęcie, którego doznali oni ze strony Izby.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W SIERPNIU.

Miesiąc sierpień okazał się miesiącem skoku wzwyż ilości przewiezionych towarów — skoku znacznie większego niż w odpowiednim miesiącu ubiegłego roku: przewieziono bowiem w sierpniu br. 145.228,5 ton towarów wobec 124.607 ton przewiezionych w sierpniu 1936 r. i 116.766 t., przewiezionych w sierpniu r. 1934.

Tym razem wzrost przewozów zawdzięczać należy znacznemu wzrostowi ruchu towarów przewożonych na statkach Żeglugi Polskiej, zwłaszcza na jej trampach, gdyż pozostałe trzy przedsiębiorstwa żeglugowe wyjątkowo w tym miesiącu nie zwiększyły swych przewozów.

Z ogólnej ilości przewiezionych towarów przypadło na wywóz 99.285,5 ton (VIII 1936: 89.401 t.), na przywóz 44.209 ton (VIII 1936: 34.890 t.) oraz na przewozy tranzytowe i między portami obcymi 1.734 t. (VIII 1936: 316 t.).

Statki Żeglugi Polskiej przewiozły ogółem 94.996 ton towarów, (VIII 1936: 70.731 t.), z tego 53.717 t. towarów wywozowych (VIII 1936: 40.322 t.), przywozowych 39.545 ton (VIII 1936: 30.093 t.), w tranzycie morskim oraz między portami obcymi 1.734 ton (VIII 1936: 316 t.)

Linie regularne *Żeglugi Polskiej S. A.* przewiozły 33.428 t. ładunku (VIII 1936: 27.576 t.), z czego 20.218 t. wywozowego (VIII 1936: 16.898 t.), oraz 11.476 ton przywozowego (VIII 1936: 10. 362 t.), wreszcie w tranzycie morskim 485 t. i w przewozach między portami obcymi 1.249 t. (VIII 1936 towarów tranzytowych 316 ton). Z powyższego wynika, że miesiąc sprawozdawczy odznaczał się nasileniem eksportowych przewozów i przewozów między portami obcymi, względem odpowiedniego miesiąca poprzedniego roku.

Trampy *Żeglugi Polskiej S. A.* przewiozły ogółem 61.568 ton (VIII 1936 : 43.155 t.), z tego 33.499 t. ładunków wywozowych (VIII 1936:

15.999 t.) Był to węgiel — 26.316 t., koks 2.600 t., kopalniaki (pierwszy ładunek parowca „Wisła“ po jej wycofaniu z południowo-amerykańskiej linii (4.583 t., czemu odpowiada w sierpniu ub. roku przewóz węgla, koksu i kainitu. Przywozowych ładunków było 28.069 ton (VIII 1936: 19.731 t.) Była to ruda — 14.069 t. i tomasyna 14.000 t., — te same ładunki co i w sierpniu roku ubiegłego. Prawie zupełna identyczność ładunków przewiezionych przez trampy obecnie i rok temu przy ogromnym wzroście przewiezionych ilości uwydatnia rozrost działalności trampów Żeglugi Polskiej w ostatnim czasie.

Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe (Polbryt) przewiozło 8.639 t. towarów i 11 koni, wobec 8.767 t. towarów i 20 koni przewiezionych w sierpniu ub. roku. Na obu liniach angielskich przewieziono eksportowych towarów 6.550 t. i 11 koni (VIII 1936: 6.478 t. i 20 koni), importowych 2.040 t. (VIII 1936: 2.268 t.) Na linii Gdynia—Havre przewieziono 49 t. towarów (VIII 1936 — 42 t.) w tym 17 t. w eksporcie i 32 t. w imporcie. Linia ta, dwutygodniowa, (s/s „Warszawa“), służy głównie do przewozu emigrantów — statek zawija również do Londynu i jego przewozy w tym kierunku są włączane do przewozów angielskich linij towarzystwa.

Eksportowych ładunków przewieziono do Londynu 3.298 ton w tym z Gdyni 2.836 ton, z Gdańska 462 t., do Hull 3.252 t. i 11 koni, w tym z Gdyni 1.380 t. i wszystkie konie, z Gdańska 1.872 t. Importowych ładunków przewieziono z Londynu 787 ton, w tym do Gdyni 484 t., do Gdańska 303 t., z Hull 1.253 t., w tym do Gdyni 1.078 t., do Gdańska 175 t.

Statki towarzystwa *Gdynia — Ameryka, Linie Żeglugowe* przewiozły ogółem na obu liniach, bez uwzględnienia ruchu pomiędzy Kopenhagą a Ameryką, oraz bez wycieczek 2.267 pasażerów i 4.917 ton towarów, wobec 1.897 pasażerów i 5.308 t. towarów, przewiezionych rok temu w sierpniu. W kierunku wyjściowym było 1.659 pasażerów i 2.325 t. towarów, przybyło natomiast 608 pasażerów i 2.592 t. towarów.

Na linii północno-amerykańskiej przewieziono 1.251 pas. i 3.055 t. towarów (VIII 1936: 1.815 pas. i 3.508 t. towarów), w tym na wyjściu 821 pas. i 1.525 t. towarów (VIII 1936: 1.026 pas. i 2.800 t. towarów), na wejściu 430 pasażerów i 1.530 t. towarów (VIII 1936: 789 pasażerów i 708 t. towarów). Na linii południowo-amerykańskiej przewieziono 1.016 pas. i 1.862 t. towarów, w tym na wyjściu 838 pas. i 800 t. towarów (VIII 1936: nie było odejścia), na wejściu 178 pas. i 1.062 t. towarów (VIII 1936: 82 pas. i 1800 t. towarów).

Statki *Polsko-Skandynawsk. Tow. Transportowego (Polskarob)* w 13 podróż. przewiozły 36.676,5 t. węgla, wyłącznie eksportowego (VIII 1936: w 14 podróż. 39.801 t. węgla eksportowego). Różnica na niekorzyść tegorocznego sierpnia tłumaczy się w pierwszym rzędzie dalszymi odległościami. Przewieziono bowiem do Szwecji tylko 18.806,5 t. węgla (VIII 1936: 30.833,5 t.), natomiast do Norwegii 5.965 ton (3.150 t.), do Belgii 6.400 t. (5.817,5 t.), do Holandii 5.505 t. (0). Odwiedzono z ładunkiem porty: Göteborg (3 razy), Slite, Rotterdam, Zeebrügge (po 2 razy) oraz Gefle, Kopparverk, Stavanger, Slemmestad.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU GDYŃSKIEGO W MIES. SIERPNIU BR.

W miesiącu sierpniu br. urządzenia przeładunkowe portu gdyńskiego przepracowały 13.857 godzin z zużyciem prądu 84.965 kWh i przeładowały 223.620 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy:

w bieżącym roku	112
w ubiegłym roku	111.9
przyrost wynosi zatem	0,1%

AGENTURA FRACHTOWA CUNARD & WHITE STAR LINE W GDYNI.

Znana angielska firma żeglugowa — Cunard & White Star Line, utrzymująca ekspresową komunikację pomiędzy Europą a Ameryką Północną, i do której m. in. należy „Queen Mary“, oddała swoją agenturę frachtową na Polskę i Wolne Miasto Gdańsk firmie Rummel & Burton, Gdynia, ul. Św. Jańska 3. — Gdańsk, Langermarkt 30.

Towary nadawane w Gdyni lub w Gdańsku będą szły z przeładunkiem w Londynie ewtl. w innych portach angielskich. Komunikacja ta, chociaż nie bezpośrednia, jest pewna i szybka.

PODWYŻKA STAWEK FRACHTOWYCH DO WSCHODNIEJ I ZACHODNIEJ SZWECJI.

„Żegluga Polska“ S. A., Gdynia oraz Svenska Amerika Liniens Ostersjötrafik, Stockholm z dniem 1 października 1937 r. podwyższają stawki frachtowe do Wschodniej i Zachodniej Szwecji od 10 do 12%.

WIADOMOŚCI MORSKIE

ARMATORZY SKANDYNAWSCY PRZECIW KONWENCJI GENEWSKIEJ.

Podczas, gdy w Oslo obradowali ministrowie żeglugi i handlu państw skandynawskich nad sprawą załóg i zaprowadzenia 8-godzinnego dnia pracy, odbyła się w Kopenhadze narada przedstawicieli duńskiego Związku Armatorów Statków Parowych, Norwe-

skiego Związku Armatorów i Zjednoczenia Armatorów szwedzkich. W wyniku narad powzięli armatorzy skandynawscy uchwałę, w której ostrzegają przed zarządzeniami natury ustawodawczej, opartymi na przyjęciu zeszłorocznej konwencji genewskiej w sprawie czasu pracy w żegludze morskiej. Chodzi mianowicie o 8-godzinny dzień pracy na statkach powyżej 2.000 t. także dla personelu pokładowego, po uprzednim dostatecznym uregulowaniu czasu pracy w tym sensie dla personelu kotłowni i maszyn. Armatorzy zwrócili uwagę na fakt, że Anglia odrzuciła propozycje genewskie i że Włochy i Niemcy wcale nie wysłały delegatów na obrady w Genewie. Zdaniem armatorów można zaprowadzić taki czas pracy tylko w krajach, których żegluga jest subwencjonowana przez państwo. Skandynawia natomiast jest niezmiennie zasadniczo przeciwna takiemu systemowi subwencjonowania. W razie zaprowadzenia 8-godzinnego dnia pracy okazałaby się potrzeba powiększenia załóg, co byłoby niemożliwe choćby ze względu na brak pomieszczenia na statkach dla personelu dodatkowego. Kończąc zaznaczają armatorzy, iż obecna pomyślna koniunktura w żegludze nie powinna skłaniać do powzięcia przedwczesnych uchwał.

NOWE STATKI FIŃSKIEJ POŁUDNIOWO-AMERYKAŃSKIEJ LINII.

Dotąd flota zjednoczonych fińskich przedsiębiorstw okrętowych, utrzymujących linię Finlandia — Ameryka Południowa składała się z dziesięciu statków. W budowie się znajdują 3 statki, wszystkie — motorowce, w tym dwa w Abo i jeden w Göteborgu. W tych dniach nabyto w Anglii statek „Airthria" o nośności 7.800 t. DW, szybkości 10,5—11 węzłów, zbudowany we Flensburgu w 1914 roku. Prócz tego frachtowany jest na czas estoński „Petsamo", przedtem statek macierzysty estońskiej wyprawy rybołówczej na wody Islandii i w tym charakterze dobrze znany w porcie gdyńskim.

Statki Finska-Syd stale zawijają do Gdyni, w obie strony, bunkrując u nas, ładując i wyładowując towary tej jedynej transatlantyckiej fińskiej linii. Ożywienie na tej linii i wprowadzenie nowych motorowców przyczyni się również do dalszego ożywienia i urozmaicenia ruchu w naszym porcie, zagęszczając ilość odjazdów i przyjazdów w kierunku portów Brazylii, Urugwaju i Argentyny.

WZMOŻENIE AKTYWNOŚCI SVENSKA AMERIKA LINE.

Wobec zlikwidowania od 2 już lat obsługi pasażerskiej między Kopenhagą a Nowym Jorkiem przez duńskie towarzystwo Scandinavian America Line, szwedzka linia amerykańska otworzyła obecnie w Kopenhadze swe biura dla obsługi swych statków, zawijających regularnie do Kopenhagi. Poza tym dla linii tej Szwecja zamówiła we Włoszech duży transatlantyk 28 tys. B. R. T., który będzie się nazywał „Stockholm". Z chwilą rozpoczęcia obsługi linii amerykańskiej przez „Stockholm", drugi statek tejże linii „Gripsholm" pojemności 18 tys. B. R. T. ma przejść pod banderę duńską.

JAK SIĘ ROZWIĄŻE SPRAWA BRAKU TRAMPÓW?

Niezwykle wzmożone przewozy surowców spowodowały brak tonażu trampów i co za tym idzie ogromną zwyżkę frachtów. W chwili obecnej frachty są blisko 90 procent wyższe niż rok temu, lecz jeszcze więcej zwyżkowały frachty w time charter, które przecież kryją w sobie kalkulację na najbliższe półrocze; otóż są one o z górą 200 procent wyższe od zeszłorocznych i o 22 procent wyższe niż miesiąc temu.

Znamienne, że w tych okolicznościach armatorzy wstrzymują się z zamawianiem na stoczniach nowego tonażu trampowego. Jak to wytłumaczyć? Przede wszystkim stocznie są zajęte budową wojennych okrętów, liniowców i cysternowców, — poza tym sytuacja boomu trampowego nie przedstawia się bynajmniej jako coś stałego. Japonia całkowicie wycofała swój tonaż z rynku time charter, przewozy na Daleki Wschód podskoczyły koniunkturalnie, — oto nasilające czynniki w kierunku zwyżki frachtów, do których przyłącza się zwyżka na skutek niebezpieczeństwa żeglugi z powodu działań wojennych — na wodach południowo - europejskich i Dalekiego Wschodu.

Zamawianie nowego tonażu, w tych warunkach rekordowo drogiego kryje w sobie pewne ryzyko. Scandinavian Shipping Gazette w artykule redakcyjnym nawet uważa, że zamawianie na większą skalę nowego tonażu trampów może przyczynić się do załamania frachtów, przed czym życzliwie ostrzega armatorów, których interesy reprezentuje.

UDZIAŁ BANDER W PORTACH WIELKIEJ BRYTANII.

Według Board of Trade udział bander w portach Wielkiej Brytanii w 1936 r. przedstawiał się następująco w ruchu wejściowym. Bandera angielska zajmuje dominujące miejsce. Udział jej wynosi 56,4%. Żadna inna bandera nie przekracza 6,5%, które przypadają w udziale banderze niemieckiej, zajmującej drugie miejsce po angielskiej. Norweska bandera zajmuje trzecie miejsce z 5,9%, Polska zajmuje 20 miejsce z 0,1%.

ROZBUDOWA PORTU SZCZECIŃSKIEGO.

Na ostatnim posiedzeniu Rady Miasta Szczecina uchwalono obniżenie kapitału towarzystwa „Stettiner - Hafen - Gesselschaft m. b. H." z 50 na 30 milionów RM. Obniżenie kapitału jest uwarunkowane koniecznością

poczynienia większych odpisów. W przyszłości będą uskuteczniały miasto i państwo roczną dopłatę w łącznej sumie 1 mil. RM. z czego miasto udzieli 500.000 RM i tyleż państwo. W ten sposób otrzyma „Stettiner-Hafen-Gesselschaft m. b. H.“ środki na planową rozbudowę portu szczecińskiego w ramach szerszego planu budowy, której dokona się kosztem 8 mil. RM.

KONKURENCJA PORTÓW ADRIATYCKICH.

Włoski dziennik oficjalny podaje dekret rządowy upoważniający wyasygnowanie 10 mil. lirów Towarzystwom Składowym (Magazins Généraux) w Trieście i Fiume dla zwiększenia ich wysiłków w celu przyciągnięcia ruchu towarowego do portów włoskich na Adriatyku.

STREFA WOLNOCŁOWA DLA IRAKU W HAIFIE.

Rząd Iraku zawarł umowę z Palestyną w sprawie stworzenia strefy wolnocłowej dla Iraku w Haifie. Strefa ta przyczyni się do wzmożenia ruchu tranzytowego przez Palestynę na niekorzyść takiegoż ruchu przez Syrię. W umowie tej, zawartej tytułem próby na 3 lata, Palestyna zobowiązała się do bezpłatnego magazynowania towarów przeznaczonych dla strefy wolnocłowej.

MUZEUM ŻEGLUGI W SZTOKHOLMIE.

Niebawem otwarte zostaje Muzeum Żeglugi Morskiej w Sztokholmie, które będzie jednym z wybitniejszych tego rodzaju muzeów na świecie. Muzeum ma dwa działy: marynarki wojennej i handlowej. W dziale marynarki handlowej gwoździem mają być sale obrazujące żeglugę do Wschodnich Indyj; jak w tym dziale, tak i w innych eksponaty dają poglądowy obraz historycznego rozwoju żeglugi od zamierzchłych czasów, aż do nowoczesnego budownictwa okrętowego. Jedną halę zajmą instrumenty nawigacyjne, latarnie morskie, porty, stocznie, prace ratownicze, oraz żegluga śródlądowa.

Niewątpliwie nowe muzeum stanowić będzie nową atrakcję dla naszego szybko się rozwijającego ruchu turystycznego w miesiącach letnich do stolicy Szwecji.

Wiadomości celne, eksportowe i importowe

REALIZACJA POSTULATÓW KONFERENCJI EKSPORTOWEJ.

Jak wiadomo, w czerwcu br. odbyła się w Warszawskiej Izbie Przemysłowo-Handlowej konferencja eksportowa, mająca na celu zrekapitulowanie prac specjalnej komisji, która objechała uprzednio wszystkie ważniejsze centra gospodarcze. Komisja ta na miejscu zdołała w licznych wypadkach wprowadzić w życie szereg postulatów, zgłaszanych przez eksport. Ponadto jednak, na czerwcowej konferencji warszawskiej zgłoszono bardzo liczne postulaty, interesujące cały eksport polski.

Zamykając obrady konferencji Pan Minister Przemysłu i Handlu, A. Roman, stwierdził, iż sprawą niewątpliwie najważniejszą jest szybkie zrealizowanie zgłoszonych postulatów, przy czym zapowiedział, że do ich realizacji przywiązywać będzie dużą wagę, jak również przestrzegać, aby współpracowały przy niej również zainteresowane sfery gospodarcze. Również w przemówieniu Pana Ministra Romana, wygłoszonym na otwarciu ostatnich Targów Wschodnich, podkreślono wagę, jaką przywiązuje się obecnie do zadośćuczynienia życzeniom handlu eksportowego i do współpracy w tej dziedzinie z prywatnymi sferami gospodarczymi.

Piecza nad realizowaniem postulatów, zgłoszonych na czerwcowej konferencji eksportowej, zlecona została przez Komisję Obrotu Towarowego specjalnej komisji 4-osobowej pod przewodnictwem Wiceprezesa W. Jastrzębowskiego, która miała zdać sprawę ze swych prac w pierwszej połowie września br. W związku z tym odbyło się pod przewodnictwem Pana Wiceministra Sokołowskiego zebranie plenarne Komisji Obrotu Towarowego, które wysłuchało sprawozdania z tych prac.

Jak się okazuje, z całokształtu zgłoszonych postulatów wyłoniły się pewne kompleksy zagadnień, nie mogące być załatwionymi w zwykłym trybie administracyjnym, tj. wymagające uprzedniego zbadania i przedyskutowania ze wszystkimi zainteresowanymi czynnikami. Komisja 4-osobowa przygotowała potrzebne materiały i problemy te będą rozważane na następnych kolejnych zebraniach K. O. T. W pierwszym rzędzie rozważona będzie w ten sposób sprawa uruchomienia systemu praktyk zagranicznych dla młodych handlowców, specjalizujących się w eksporcie, oraz sprawa transakcyj wiązanych. W dalszym rzędzie rozważane będą przez K. O. T.: sprawa, rozważanych obecnie na terenie Rady Handlu Zagranicznego, ulepszeń w kredytowaniu i finansowaniu wywozu, sprawa usprawnienia kontroli dewizowej wywozu oraz generalne zagadnienie rozszerzenia i zracjonalizowania systemu pomocy dla eksportu. Niezależnie od tych prac, Rada Handlu Zagranicznego opracowuje obecnie na polecenie K. O. T. wnioski co do organizacji wywozu artykułów włókienniczych, drutu i gwoździ, ziemniaków oraz przygotowuje konkretne normy co do sto-

sowania skupu jaj na wagę — a nie na sztuki — również w wewnętrznym handlu jajami.

Równolegle z przygotowaniem rozwiązań dla tych problemów zasadniczych, Komisja 4-osobowa czuwała nad realizowaniem bardzo licznych postulatów szczegółowych. Przede wszystkim chodziło o możliwie szybkie doprowadzenie do definitywnej decyzji odpowiednich czynników administracyjnych, dla uniknięcia najbardziej niekorzystnego stanu niepewności i tymczasowości.

Jak wynika ze sprawozdania, dotyczącego postulatów szczegółowych, tylko w 13 wypadkach nie udało się jeszcze doprowadzić do decyzji, m. in. dlatego, że nie uzyskano jeszcze ostatecznego sprecyzowania postulatów. Natomiast decyzję negatywną powzięto w 40 wypadkach (w tym również pewna ilość postulatów, sprzecznych z załatwionymi pozytywnie), a decyzję pozytywną prawie w 100 wypadkach.

Ważniejsze postulaty, załatwione pozytywnie, są następujące: włączenie do wywozu clearingowego towarów, wytworzonych z surowca importowanego; parę posunięć postulowanych odnośnie zwrotu cła; liczne postulaty merytoryczne i proceduralne, dotyczące kontroli i pomocy dla eksportu; uelastycznienie t. zw. kont „E", dających firmom eksportowym pewną swobodę w gospodarowaniu dewizami; ustalenie w obrocie uszlachetniającym zasady równogatunkowości — zamiast dotychczasowej zasady tożsamości; ulepszenia proceduralne w obrocie uszlachetniającym czynnym; wprowadzenie szeregu nowych surowców do t. zw. obrotu uszlachetniającego zautomatyzowanego; zasadnicze ustalenie procedury, pozwalającej na włączenie do obrotu zautomatyzowanego również towarów, nie opłacających cła przywozowego; w dziedzinie taryf kolejowych — obniżenie taryf eksportowych przy wywozie lnu i chmielu; ustalenie bardziej dogodnych przepisów regulaminowych co do terminowości dostaw; korzystna dla przedsiębiorców i zgodna z interesami robotników zmiana warunków pracy w porcie gdyńskim; usprawnienie techniki standaryzacyjnej przy wywozie włókienniczym. Nie sposób wymienić szeregu innych pozytywnie załatwionych postulatów, ze względu na ich drobiazgowość i wielką liczbę.

Zaznaczyć należy, że realizowanie tych wszystkich postulatów eksportowych prowadzone było — zgodnie z zapowiedzią Pana Ministra Przemysłu i Handlu — w najściślejszej współpracy z zainteresowanymi prywatnymi sferami gospodarczymi. Również w wypadkach decyzyj negatywnych osiągnięto uzgodnienie poglądów. Prace nad rozwiązywaniem wymienionych wyżej problemów zasadniczych nadal prowadzone będą przez K. O. T., w ścisłym porozumieniu z Radą Handlu Zagranicznego i samorządem gospodarczym.

Przewidywać należy, że zdecydowanie pozytywny i przede wszystkim aktywny stosunek administracji gospodarczej do postulatów eksportu wpłynie ożywczo na nasilenie handlu wywozowego i okaże się czynnikiem skutecznie zwalczającym niekorzystne objawy t. zw. „zmęczenia eksportowego".

ANGLO - SKANDYNAWSKIE ROKOWANIA WĘGLOWE.

Obecnie angielscy eksporterzy węgla omawiają z importerami skandynawskimi warunki układu z r. 1933, na podstawie którego Szwecja ma pokrywać w Anglii 47% swego zapotrzebowania na węgiel, Norwegia 70%, Dania 80% i Finlandia 75%. Importerzy skandynawscy mieli przy tym wyrazić zdanie, że angielskie dostawy nie są zawsze punktualne i że ceny są za wysokie. Jedno z najpoważniejszych pism angielskich „The Economist" podaje następujące zestawienie, o tyle charakterystyczne, że wykazuje wyraźnie, jak zwiększył się wywóz węgla angielskiego od czasu uregulowania sprawy dostaw węgla na rynki skandynawskie pomiędzy Anglią a Polską, a jednocześnie spadł wywóz węgla polskiego.

Porównawcze dane, dotyczące wywozu węgla do Skandynawii (przeciętna miesięczna w tonach) przedstawiają się w sposób następujący:

	z W. Brytanii	z Niemiec	z Polski
Szwecja:			
1933	165.346	29.025	195.990
1937	261.720	52.496	192.963
Norwegia:			
1933	79.380	1.486	66.123
1937	137.476	20.990	34.061
Dania:			
1933	238.083	9.418	61.556
1937	277.112	49.376	26.796
Finlandia:			
1933	39.391	3.370	33.460
1937	96.965	13.228	23.525
Razem:			
1933	522.200	43.299	357.129
1937	773.273	136.090	277.345

IMPORT DRZEWA I DYKT DO ARGENTYNY.

Dla orientacji eksporterów podajemy poniżej zestawienie importu różnych rodzajów drewna do Argentyny. Zaznaczyć należy, że wartość importu drewna i wyrobów drzewnych wzrosła z 21.557.266 pesów w I półr. r. 1936 do 28.165.557 pesów w pierwszym półroczu 1937 r. Przywóz ważniejszych artykułów w tym dziale przedstawiał się następująco:

	I półr. 1936	I półr. 1937
Deski i łaty jodłowe m^2	3.015.068	2.428.939
Deski i łaty dębowe m^2	291.745	222.293
Forniery wszelkiego rodzaju m^2	869.268	577.902

Beczki zmontowane lub nie szt.	321.447	257.779
Dykta kg	8.050.183	7.677.159

MOŻLIWOŚCI ZBYTU KOPALNIAKÓW W BELGII.

W związku z bardzo pomyślną koniunkturą w kopalniach węgla w Belgii wzrosło zapotrzebowanie na drewno kopalniane. Import kopalniaków do Belgii podlegał do niedawna kontyngentom. Obecnie, wobec dużego zapotrzebowania na ten gatunek drewna, ograniczenie to zostało zniesione.

W bieżącym roku kopalnie mają zapotrzebowanie na 1.500.000 m^3.

W końcu sierpnia rb. ceny na drewno kopalniane (bois du Nord, de Suede ou de Finlande) według zwyczajnej specyfikacji, przynosiły od 250 do 257 fr. za metr sześcienny drewna dostarczonego franco kopalnia.

DOSTAWY WYROBÓW GUMOWYCH DO FINLANDII.

Na rynku fińskim istnieją możliwości zbytu następujących wyrobów gumowych: nici gumowych na cele przetwórcze, np. do wyrobu szelek, podwiązek itp. artykułów higienicznych, chirurgicznych i technicznych, oraz tkanin gumowych. Dostawy zależą jednak od konkurencyjności cen. Natomiast ze względu na poważną produkcję własną Finlandii w zakresie obuwia gumowego, kaloszy, śniegowców itp. nie ma widoków zbytu w tym dziale.

Oferty na wyliczone powyżej artykuły należy składać w języku niemieckim, obliczając ceny cif porty fińskie w funtach ang. albo w markach fińskich (£ = 227 Fmk., kurs stały).

PROJEKT REWIZJI TARYFY CELNEJ W FINLANDII.

Oczekiwana jest, podobnie jak corocznie, rewizja fińskiej taryfy celnej, związana z każdorocznym wnioskiem Rady Ministrów do Parlamentu o ustalenie zasady pobierania ceł, w łączności z zatwierdzaniem preliminarza budżetowego na następny rok kalendarzowy.

W dniu 31 VIII rb. Rada Ministrów złożyła do Parlamentu wniosek przewidujący m. i. szereg zasadniczych zmian w przyszłej od dnia 1 I 1938 obowiązującej taryfie celnej. Zmiany projektowane obejmują: cukier, kawę, żyto, mąkę żytnią, pszenicę; idą one w kierunku obniżenia cła na artykuły pierwszej potrzeby, których import przynosił rokrocznie Skarbowi znaczne dochody z ceł. Według oszacowania Rządu zmniejszą się dochody Skarbu Państwa na skutek wprowadzenia tych zniżek o około 90 mil. fmk., jednak liczy się Rząd z tym, że wzrośnie jednocześnie import tych artykułów, co pośrednio zmniejszy ewentualne straty.

Składając wniosek do Parlamentu Rada Ministrów oświadczyła, iż — o ile stan finansowy Państwa na to pozwoli — wystąpi w grudniu z wnioskiem obniżenia szeregu „ogwiazdkowanych" pozycyj celnych. Uważa bowiem Rząd, że utrzymanie na wysokim poziomie tych ceł w dzisiejszych czasach „prosperity" nie jest uzasadnione, bo zainteresowane warsztaty przemysłowe już w dostatecznej mierze utrwaliły sobie rynek zbytu w Finlandii. Podobne umotywowanie złożyła Rada Ministrów, występując z wnioskiem o obniżenie ceł na zboże.

Dotychczasowa ustawa o zasadach pobierania ceł wwozowych przewidywała m. i. postanowienie, że cła ochronne będą zastosowane w wypadkach, gdy zainteresowany przemysł zobowiązuje się nie podwyższać ceny rynkowej powyżej cen światowych. Obecnie Rząd proponuje skreślenie tego postanowienia, ze względu na tendencję zwyżkową cen w ogóle, co utrudnia Państwu wykonanie należytej kontroli, zaś przemysłowi fińskiemu dotrzymywanie swoich zobowiązań w stosunku do Rządu.

Projekt rządowy został dotychczas skomentowany jedynie przez naczelny organ producentów rolniczych Finlandii. Uważając w zasadzie projekt jako mniej więcej odpowiadający życzeniom rolnictwa, podkreśla, że obniżenie cła na pszenicę i mąkę pszenną odbierze podstawę rentowności uprawy pszenicy w Finlandii.

Przy tej sposobności można dodać, że socjaliści w Rządzie domagali się wprowadzenia z dniem 1 IX rb. stałych ceł na zboże i produkty zbożowe z jednoczesnym ich obniżeniem. Agrariusze zaś stanowczo stali na stanowisku, iż należy w dalszym ciągu stosować system ceł ruchomych — jednak byli gotowi — z racji postulatów porozumienia w Oslo — pójść w kierunku stopniowego obniżenia ceł w ogóle.

Zaznaczyć jeszcze należy, że w r. 1938 przedłożony będzie prawdopodobnie Parlamentowi projekt stałej taryfy celnej do zatwierdzenia. Przypuszczać należy, że wtedy nastąpi daleko idąca zmiana wszystkich w ogóle pozycyj taryfy celnej i jej nomenklatury.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 7 DO 17 WRZEŚNIA 1937 R.

AUSTRALIA. Ostatnio wprowadzono przymus oznaczania kraju pochodzenia na ręcznikach bawełnianych i materiałach ręcznikowych z bawełny.

BELGIA. W „Moniteur Belge" ogłoszono zarządzenie królewskie z 26 VIII br. na mocy którego cło na guziki z orzecha kamiennego podwyższone zostało z 10 na 15% od wartości.

W dn. 21 sierpnia rb. został wydany dekret zawierający wstecz od dn. 1 sierpnia pobieranie opłat licencyjnych od importu węgla.

BRAZYLIA. Ustawą z dnia 23 VIII br. zniżono cło na azbest surowy, podwyższono natomiast stawkę celną na wyroby azbestowe.

DANIA. Wwóz zboża do Danii nie podlega obecnie osobnym opłatom dodatkowym, a to ze względu na wysokie ceny zbóż na rynkach światowych. Dotychczasowe opłaty dodatkowe miały na celu ochronę rodzimej produkcji rolnej.

FINLANDIA. Rząd fiński przygotował reformę taryfy celnej. Projekt wniesiony zostanie niebawem do parlamentu i obowiązywać ma od początku 1938 r. Główniejsze zmiany dotyczą m. i. ceł zbożowych oraz kilku artykułów spożywczych. I tak cło na żyto wynosić ma 0,10 marki od kg, jeśli kg żyta ma cenę co najmniej 2,40 mk. Cło na pszenicę ma być ustalone w wysokości 1,— marki od kg (dotychczas 1,25); nowe stawki przewidziane są również na różne gatunki mąki żytniej i pszennej, na kawę i namiastki kawy. Cło na cukier w rozmaitych postaciach ma ulec pewnej obniżce. Zakazowi przywozu uległy ostatnio nasiona tymotki i koniczyny czerwonej.

FRANCJA. Dekretem z dnia 25 VIII br. podwyżce uległo cło w poz. 0180 A na benzol, toluol, ksylol i in. na 15 fr. od hl. (dotychczas 14,30), nie licząc opłat dodatkowych, które odnoszą się do tej pozycji. Podwyżce celnej uległy również pozycje 0180 B i 0180 C taryfy francuskiej (othoxylol, metaxylol, paraxylol).

HOLANDIA. Z dniem 1 września rb. przedłużony został okres kontyngentowania następujących towarów do Holandii:

Tkaniny bawełniane niebielone — okres bazowy 1931—32; ustaw. przydział 15% wagi br.; okres skontyng. 12 mies.

Tkaniny bawełniane bielone — okres bazowy 1931-32; ustaw. przydział 15% wagi br.; okres skontyng. 12 mies.

Tkaniny bawełniane drukowane i tkane w kolorach — okres bazowy 1929—30—31; ustaw. przydział 20% wagi br.; okres skontyng. 12 mies.

Tkaniny ze sztucznego jedwabiu — okres bazowy 1935; ustaw. przydział 30% wagi br.; okres skontyng. 12 mies.

Tkaniny wełniane i półwełniane — okres bazowy 1929—30—31; ustaw. przydział 50% wagi br.; okres skontyng. 12 mies.

Drut i artykuły z drutu — okres bazowy 1931—32; ustaw. przydział 40% wagi br.; okres skontyng. 12 mies.

Pończochy i skarpetki — okres bazowy 1930—31; ustaw. przydział 40% tuz. par.; okres skontyng. 6 mies.

Meble wiklinowe — okres bazowy 1934; ustaw. przydział 45% wagi br.; okres skontyng. 12 mies.

Rezerwuary klozetowe — okres bazowy 1932—33; ustaw. przydział 20% sztuk: okres skontyng. 12 mies.

Bielizna stołowa — okres bazowy 1929—30—31; ustaw. przydział 50% wagi br.; okres skontyng. 12 mies.

Bielizna — okres bazowy 1931—32; ustaw. przydział 20% wagi br.; okres skontyng. 12 mies.

Rośliny — okres bazowy 1930—31; ustaw. przydział 10% wagi br.; okres skontyng. 12 mies.

Dywany — okres bazowy 1930—31; ustaw. przydział 50% wagi br.; okres skontyng. 12 mies.

Materiały pluszowe — okres bazowy 1931—32; ustaw. przydział 35% wagi br.; okres skontyng. 12 mies.

Okres kontyngentowania dla pończoch i skarpetek skrócono z rocznego na półroczny. Dla pozostałych artykułów warunki kontyngentowania pozostają bez zmian.

GRECJA. Podatek obrotowy od towarów importowanych ustalony został w wysokości 3% od wartości.

W. P. IRLANDIA. Zarządzeniem z dnia 17 VIII br. wprowadzona została reglamentacja przywozu obuwia skórzanego. W okresie od 1 X br. do 31 III 38 kontyngent przywozowy wynosi 400.000 sztuk obuwia ze skóry. Na ten sam okres ustalono liczbę importu obuwia gumowego na 100.000 sztuk oraz pewnych gatunków obuwia gumowego z obcasami na 5.000 sztuk. Cło na szkło ciągnione wynosi — począwszy od 18 VIII br. — 33⅓% od wartości. Posiadacze specjalnych licencyj przywozowych mogą importować wymienione szkło bez cła.

Zarządzeniem z dnia 24 VIII br. podwyższone zostało cło na lalki, o wartości powyżej 9 pensów, na 50% od wartości. Podwyżka nie dotyczy lalek z gumy. Równocześnie podwyżce cła do 50% od wartości uległy wszelkie cegły glazurowane oraz kafle do pieców.

MALTA. W taryfie celnej maltańskiej dokonane zostały zmiany w brzmieniu różnych pozycyj, przy czym wysokość obciążeń celnych na ogół nie uległa zmianie.

PORTUGALIA. Dekretem z 2 IX br. dokonano zmian cła w następujących pozycjach: oleje mineralne (1,80 esk. od tony), sieci rybackie gotowe lub niewykończone (0,20 esk. od kg), smoła i dziegieć pochodzenia mineralnego (0,60 od tony), chustki i szale wg poz. 405 taryfy celnej (4.50 esk. od kg), podszewka do kapeluszy itd. wg poz. 527 (5,— esk. od kg), kartki pocztowe, przykrajane lub luźno, także z napisem (0,50 od kg). Poz. 144 B tar. celnej otrzymała następujące brzmienie: oleje mineralne, smarów w naczyniach, o wadze jednostkowej do 5 kg (wraz z naczyniem) — 0,01 esk. od kg.

STANY ZJEDNOCZONE A. P. Departament Finansów zniósł antydumpingowe pobierane dotychczas przy imporcie siarczanu amonu z Belgii, Niemiec i Polski.

SZWAJCARIA. Ostatnio przeprowadzone zmiany celne dotyczą miseczek porcelanowych na maście, które bez względu na swą objętość podlegają obecnie cłu w wysokości 15 franków od 100 kg. Głośniki wszelkiego rodzaju zaliczono do pozycji 954a taryfy celnej (radioaparaty), organy elektryczne do poz. 958 (organy kościelne) i niektóre sole anilinowe do poz. 1066 a, b (anilina i związki anilinowe).

TURCJA Ministerstwo Gospodarki ogłosiło, że cło na cement wszelkiego rodzaju zredukowane zo-

stało o 50% z tym jednak, że gatunki cementu odpowiadać winny wymaganiom tureckim. Dyrekcja Poczt nie zezwalała dotychczas na przesyłanie lekarstw i środków leczniczych w przesyłkach wartościowych. Odtąd takie przesyłki próbne będą doręczane odbiorcom, o ile zawierać będą lekarstwa, wystarczające na leczenie jednego pacjenta, dalej dopuszczone będą do obrotu pocztowego szczepionki, ampułki do zastrzyków oraz medykamenty, podpadające pod nr 852 tureckiej taryfy celnej (alantyna, inulina).

WŁOCHY. Począwszy od 1 VIII br. dozwolony został do bezcłowego przywozu cjanamid wapnia w ilości 27.000 ton (poz. tar. celnej 715 b, 3).

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Artykuły chemiczne. Firma argentyńska interesuje się importem z Polski wszelkich chemikalij. P/23868/47/TC.

Porcelana i szkło. Firma syryjska pragnie nawiązać kontakt z producentami wymienionych artykułów. P/24066/4C/TC.

Flaszki do lemoniady. Firma malajska pragnie importować z Polski flaszki ze szkła białego przystosowane do kapsli metalowych. P/24096/79/63/TC.

Artykuły fajansowe i kryształy. Firma cypryjska poszukuje przedstawicielstw firm polskich w zakresie naczyń fajansowych i kryształów.
P/24247/3B/TC.

Wyroby z drewna. Firmy angielskie interesują się importem z Polski toczonych wyrobów drzewnych (rączki do narzędzi, nóżki do krzeseł itp.
P/23676/40/C.

Różne. Firma w Johannesburgu nawiąże kontakt z producentami sztucznej biżuterii, platerów, galanterii metalowej i art. modnych. P/13448/63/KL.

Wyroby ludowe. Firma holenderska interesuje się importem wyrobów ludowych z drzewa.
P/23064/54/KL.

Wiązaczki choinkowe. Firma kanadyjska nawiąże kontakt z producentami wiązaczek choinkowych. P/23416/59/KL.

Artykuły żywnościowe i cukiernicze. Firma w Kanadzie nawiąże kontakt z eksporterami artykułów żywnościowych i cukierniczych. P/24064/3X/KL.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTU DO SZWAJCARII.

T/4, 5. — Doskonale z rynkiem szwajcarskim obeznany przedstawiciel posiada odbiorców na większe ilości grochu i soczewicy.

N/21. — Przedstawiciel na terenie szwajcarskim (polski obywatel) dobrze jednakże z rynkiem szwajcarskim obeznany, bo zamieszkały w Szwajcarii od r. 1911, pragnie objąć zastępstwo firmy polskiej, produkującej konserwy mięsne, również z ozorków wieprzowych, konserw z drobiu i wędliny.

N/24. — Firma szwajcarska, zainteresowana importem z Polski smardzy suszonych pragnie wejść w kontakt z poważnymi eksporterami polskimi odnośnego artykułu.

Bliższych informacyj udziela Biuro Izby Polsko-Szwajcarskiej (Warszawa, Kredytowa 8 m. 4, tel. 208-18, 216-28, 338-00), przy czym firmy zainteresowane proszone są o podanie referencyj oraz o wpłatę tytułem zwrotu kosztów zł 4,—, na konto P. K. O. nr 29.584, względnie o przesłanie równowartości w znaczkach pocztowych.

Członkowie Izby otrzymują informacje bezpłatnie.

SPRAWY TARYFOWE

TARYFA TOWAROWA POLSKO-RUMUŃSKO-BUŁGARSKA.

Taryfy towarowe zagraniczne dla komunikacji między stacjami kolei polskich a stacjami kolei rumuńskich wzgl. stacjami kolei bułgarskich przez Rumunię były swego czasu układane w jednostkach taryfowych na podstawie rumuńskich stawek opłat przewozowych w lejach, które wówczas miały wyższy kurs. Po dewaluacji lei stawki te były zatem za wysokie, wobec czego często stawki taryf bezpośrednich okazują się droższymi, aniżeli stawki taryf wewnętrznych. Zmieniło się to cokolwiek z chwilą wprowadzenia 15% podwyżki rumuńskich taryf wewnętrznych, lecz czyni to koniecznym zrewidowanie taryf polsko-rumuńskiej i polsko-rumuńskiej portowej, co ma być uskutecznionym z równoczesnym zastąpieniem w tych taryfach jednostek taryfowych złotymi.

Bardziej jednak jeszcze pilnym okazało się zrewidowanie taryfy polsko-rumuńsko-buł-

garskiej, która już 30 kwietnia br. została unieważnioną. Usiłowania ułożenia nowej taryfy na jej miejsce rozbiły się o opór kolei rumuńskich udzielenia na rzecz tranzytu, jaki im daje ta taryfa, znaczniejszych opustów, mimo, że poprzedni poziom stawek taryfy polsko-rumuńsko-bułgarskiej nie czynił ją dostatecznie konkurencyjną wobec innych dróg konkurencyjnych, zwłaszcza Dunajem. Wskutek tego nowe wydanie tej taryfy na razie nie wyjdzie. Aby jednak nie stracić na rzecz konkurencji dotychczas prowadzonych na zasadzie poprzedniej taryfy polsko - rumuńsko - bułgarskiej transportów tranzytowych, wydadzą koleje polskie i rumuńskie ulgi taryfowe na przewóz tranzytu bułgarskiego przez Polskę i Rumunię jako Aneks do taryfy polsko - rumuńskiej. Aneks ten zawierać będzie w złotych stawki opłat przewozowych na różne przewożone dotychczas towary między przejściami granicznymi polsko-niemieckimi i polsko-czechosłowackimi a rumuńsko-bułgarskimi przejściami granicznymi Boteni i Giurgiu Port i odwrotnie. Na tranzyt przez porty polskiego obszaru celnego w komunikacji z Bułgarią nie jest zamierzonym wprowadzenie takich ulgowych stawek z wyraźną krzywdą naszych portów.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

KRONIKA

POSIEDZENIE ZARZĄDU MORSKIEGO INSTYTUTU RYBACKIEGO.

W dniu 28 września 1937 r. odbyło się posiedzenie Zarządu Morskiego Instytutu Rybackiego w gmachu Urzędu Rybackiego w Gdyni pod przewodnictwem prezesa prof. M. Siedleckiego i w obecności delegata Ministerstwa Przemysłu i Handlu dr. F. Lubeckiego. Przedmiotem obrad były sprawy fabryki mączki rybnej, propagandy spożycia ryb oraz cały szereg innych bieżących zagadnień.

BUDOWA NOWYCH MAGAZYNÓW ŚLEDZIOWYCH W PORCIE RYBACKIM.

Inicjatywa prywatna przystępuje do budowy

W porcie rybackim w Gdyni odczuwa się dotkliwy brak miejsca dla składowania śledzi solonych, tak, że w sezonie część towaru musiała być zaskładowaną na wolnym powietrzu.

Pierwsze dwa magazyny śledziowe (mowa tylko o magazynach zwykłych niechłodzonych o łącznej powierzchni 3.500 metrów kwadratowych wybudował Urząd Morski. Wobec szybkiego rozwoju importu śledzi przez Gdynię okazała się konieczność uzyskania nowych pomieszczeń składowych dla śledzi. Trzeci magazyn śledziowy wraz z pomieszczeniami na biura dla importerów wybudował Morski Instytut Rybacki przed rokiem. Powierzchnia składowa 2.000 metrów kwadratowych i lokale biurowe dla czterech firm importu śledzi. Wraz z halą licytacyjną w której z konieczności składuje się śledzie (500 metrów kwadratowych). Port rybacki w Gdyni posiada 6.000 metrów kwadratowych pomieszczeń składowych, niechłodzonych, do czego dochodzi 3.000 metrów kwadratowych w chłodni śledziowej.

Obecny stan uważać jednak należy za niewystarczający, co pociąga za sobą niewygodę składowania (niszczenie beczek wskutek za wysokiego składowania, brak miejsca dla sortowania i konserwacji śledzi itp.) Nic dziwnego, że w tych warunkach ruszyła się wreszcie inicjatywa prywatna. Po kilkuletnich rozważaniach, firma importu śledzi o kapitale angielskim (Bloomfield's S. A. w Gdyni) zdecydowała się na budowę nowoczesnego magazynu. Będzie to pierwszy magazyn śledziowy o dwu kondygnacjach, górna o powierzchni 2.000 metrów kwadratowych i piwnica o takiej samej powierzchni połączona z górą windami. Przy magazynie będą się znajdowały obszerne lokale biurowe. Budowa ma być rozpoczęta jeszcze w tym sezonie budowlanym, a koszt wynosić ma około 400.000,— złotych. Będzie to więc największa inwestycja kapitału prywatnego w porcie rybackim w Gdyni, co świadczy wymownie o racjonalnym rozwoju tego odcinka w naszym porcie.

STATKI RYBACKIE ZBUDOWANE NA STOCZNI RYBACKIEJ W GDYNI.

Odbyło się ostatnio przejęcie przez Morski Urząd Rybacki dwóch kutrów dozorczych „Orlik" i „Kania", zbudowanych przez stocznię rybacką Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni. Kutry te, komfortowo urządzone, mają pomieszczenia dla kapitana, trzech osób załogi i dwóch pasażerów. Konstrukcja i wyposażenie nawigacyjne obliczone są na żeglugę pełnomorską w obrębie Morza Bałtyckiego i Kattegatu. Silnik Diesla o mocy 90 KM pozwala na rozwinięcie szybkości ponad 8,5 mil morskich na godzinę. Pomocnicze ożaglowanie służy jako napęd rezerwowy na wypadek zepsucia się silnika. — Obydwa statki wykonane są całkowicie w kraju i z krajowych materiałów, z wyjątkiem silników.

Niebawem oddane zostaną do użytku zbudowane przez stocznię rybacką i już spuszczone na wodę 4 kutry rybackie, przeznaczone do połowów morskich bałtyckich i dalszych — na Kattegacie i Skageraku. Statki te, wzorowane na kutrach duńskich, są największymi jednost-

kami rybackimi, dotychczas zbudowanymi w kraju. W budowie jest poza tym seria 10 kutrów, również duńskiego typu, lecz nieco mniejszych.

JAKIE RYBY ZAKUPYWAĆ BĘDZIE FABRYKA MĄCZKI RYBNEJ W GDYNI?

Wobec dużego zainteresowania, jakie budzi nowo uruchomiona fabryka mączki rybnej w porcie rybackim w Gdyni, podajemy bliższe szczegóły, dotyczące zakupu ryb i odpadków dla produkcji.

Najlepszej jakości mączka rybna i oleje rybne otrzymuje się z zupełnie świeżych ryb. Zupełnie świeże ryby wprost z połowów przerabiają przeważnie fabryki mączki rybnej w Norwegii, Islandii, Japonii itp. Podobnie będzie i u nas, gdzie w razie bardzo dużych połowów na przykład szprotów, śledzików czy dorszy, będzie się zakupywało nadmiar tych ryb dla fabryki mączki, aby nie dopuścić do ograniczenia połowów. Fabryka mączki będzie tym wentylem bezpieczeństwa dla rybaków, zabierając w razie spadku cen nadmiar ryb, czyli ograniczanie połowów będzie niepotrzebnym.

Dalej będzie fabryka mączki zakupywała takie ryby świeże, które w wędzarniach lub w handlu rybą nie znajdują zbytu, a więc zbyt drobne szproty i takie gatunki ryb, na które rybak nie znajduje nabywców.

Bardzo ważnym surowcem dla fabryki mączki, to wszelkiego rodzaju odpadki z ryb, gromadzone albo przez rybaków podczas połowów, albo przez wędzarnie i handel rybny. Tutaj jednak musi być prowadzony jak największy podział odpadków. Osobno więc należy gromadzić: głowy z dorszy, osobno wątroby, osobno wnętrzności itp. Bo inne będą ceny na rozmaitego rodzaju odpadki. Należy uważać, aby w odpadkach nie znajdowały się kawałki drzewa, szkła, żelaza, gwoździ, kamyków, gdyż są to bezwartościowe odpadki, które mogą niszczyć urządzenie fabryki mączki. Dostawca takich odpadków może być pociągnięty do odpowiedzialności za wyrządzone szkody.

Każdorazowe ceny za odpadki rybne i świeże ryby dla fabryki mączki będą podawane przez Halę i Chłodnię Rybną w Gdyni.

W razie braku odpadków i świeżych ryb z krajowych połowów, będą zakupywane ryby za granicą dla potrzeb fabryki mączki.

Zakup psujących się śledzi solonych w magazynach tranzytowych w Gdyni i w Gdańsku uzależniony jest od uzyskania zwrotu cła, opłacanego za te śledzie, tak jak się to dzieje przy wywozie powrotnym za granicę.

KONFERENCJA PAŃSTW BAŁTYCKICH WYPOWIEDZIAŁA SIĘ ZA OGRANICZENIEM WIELKOŚCI ŁOWIONYCH FLĄDER.

Na konferencji, odbytej w lecie bieżącego roku w Berlinie, brały udział Polska, Niemcy, Dania i Szwecja.

Przedmiotem obrad było m. in. zagadnienie ochrony płastug. ponieważ spadek połowu tych ryb na Bałtyku budzi powszechne zaniepokojenie. Wypowiedziano się więc za wprowadzeniem większej niż dotychczas ochrony, przez ustanowienie najmniejszej długości płastug, dozwolonych do połowów na 19 cm i 25 cm. Czas ochronny proponowany jest od 1 marca do końca kwietnia, czyli dwa miesiące trwać będzie zakaz połowu. W okresie zaś od 15 do 30 kwietnia czyli przez 2 tygodnie będzie można łowić flądry, ale tylko na wędki i sieci zastawne (łowienie tralem zakazane).

Delegatami Polski byli pp.: dr F. Lubecki oraz prof. M. Siedlecki, który reprezentował W. M. Gdańsk.

NOTOWANIA CEN NA ŚLEDZIE SOLONE.

W porcie rybackim w Gdyni płacono ostatnio za jedną dużą beczkę śledzi solonych, ocloną, albo z krajowych połowów, franco wagon port rybacki w złotych:

Polskie połowy „Mewa“ szkockie puste 78. pełne 82, milkersy 90.

Polskie połowy „Pomorze“ szkockie pełne 75, TB. 48.

Importowane szkockie: I trade Lerwick. matis 86, PAF 88, crownbrand 83.

Importowane holenderskie szkockie nowe pełne 82, puste 78.

Islandzkie importowane oryginalne, solenie lądowe 66, pochodzenia norweskiego 59, stare 45 do 50.

Norweskie importowane SLOO 40, VAAR 36.

OSTATNIE TRANSPORTY ŚLEDZI W GDYNI I W GDAŃSKU.

Ostatnio zawinęły do Gdyni następujące statki ze śledziami importowanymi:

21 września 1937 r. par. „Puck“ z Holandii 701/1 i 201/2 beczek.

Par. „Snaefell“ z Islandii z matiesami islandzkimi 1.000/1 oraz 400/2.

Motor. „Java“ z Holandii śledzi świeżych w lodzie dla firmy „Pomorze“ skrzyń 2.600 oraz śledzi solonych 860/1 i 100/2 beczek.

Par. „Hunze IX“ śledzi szkockich 976/1 i 600/2 beczek.

Do Gdańska natomiast przybyły:

Par. „Europa“ z Anglii śledzi szkockich 500/1 beczek.

Par. „Activ“ z Anglii 3.030/1 i 913/2.

Z Islandii par. „Snaefell“ matiesy islandzkie 3.700/1 oraz 1.600/2.

WYDAWNICTWA

PRACA Z ZAKRESU TECHNIKI I TERMINOLOGII W HANDLU FRANCUSKIM.

Książnica Atlas wydała ostatnio w języku francuskim pracę prof. Leona Kuźmińskiego p. t. Technique et terminologie du commerce français. Praca ta daje zwięzły, a jednak na autentycznych źródłach oparty przegląd technicznych warunków załatwiania transakcyj na rynku francuskim oraz podaje znaczną ilość wzorów dokumentów handlowych, przyjętych w handlu francuskim. Ponadto praca ta podaje w usystematyzowanym porządku definicję ustroju wszelkiego rodzaju przedsiębiorstw handlowych według terminologii francuskiej, strukturę przedsiębiorstw, technikę francuską transakcyj kupna i sprzedaży, technikę rachunkowości w przedsiębiorstwach, sposoby korzystania z usług poczty i telegrafu. Dalej autor daje przegląd warunków transportu towarów we Francji kolejami oraz transportu drogą morską, reprodukuje przy tym facsimile konosamentów itp. dokumentów i wreszcie omawia warunki asekuracji, manipulacyj celnych oraz charakter dokumentów handlowych, jak weksle, czeki itd. Na końcu pracy umieszczony jest słownik francusko - polski terminów i wyrazów technicznych, używanych w handlu francuskim.

Niewątpliwie praca prof. Kuźmińskiego przyczynić się może do ułatwienia sferom handlowym polskim nawiązywanie stosunków handlowych z rynkiem francuskim, a zwłaszcza spowodować może ujęcie w bardziej poprawne formy, niż to ma miejsce na ogół dotąd. zawartych transakcyj handlowych.

Cena książki prof. L. Kuźmińskiego jest dostępna, wynosi bowiem zł 2,50 za egzemplarz.

PRZETARGI

PRZETARG NA MATERIAŁY DRZEWNE, ROZPISANY PRZEZ CENTRALNE BIURO ZAKUPÓW P. K. P.

Zwracamy uwagę firm drzewnych na rozpisany przez Centralne Biuro Zakupów Polskich Kolei Państwowych w Warszawie przetarg na materiały drzewne. Warunki przetargu ogłoszone zostały w Nr. 213 Monitora Polskiego z dn. 16 września br. Bliższe szczegóły techniczne co do gatunków materiałów są do nabycia we wspomnianym Biurze — Warszawa, ul. Wiejska 14.

PRZETARGI NIEOGRANICZONE, ROZPISANE PRZEZ DYREKCJĘ P. K. P. W POZNANIU.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu ogłosiła przetargi nieograniczone na dostawę poniżej podanych materiałów:

1) pokostu lnianego; 2) mydła szarego i w kawałkach; 3) skór różnych; 4) pasów skórzanych zapędnych; 5) materiałów rysunkowych; 6) materiałów kancelaryjnych; 7 blach miedzianych i mosiężnych; 8) tkaniny lnianej, brezentowej, tapicerskiej, drelichowej; 9) cegły ogniotrwałej zwyczajnej i fasonowej oraz mączkę szamotową; 10) materiałów elektrotechnicznych do prądu słabego. części do aparatów i urządzeń teletechnicznych i 11) węgla drzewnego z drzew liściastych.

Otwarcie tych przetargów odbędzie się w dniach:

1) 28 września 1937 r. 2) 28 września 1937 r. 3) 28 września 1937 r. 4) 1 października 1937 r. 5) 1 października 1937 r. 6) 5 października 1937 r. 7) 5 października 1937 r. 8) 8 października 1937 r. 9) 8 października 1937 r. 10) 8 października 1937 r. 11) 12 października 1937 r.

Szczegóły do tych przetargów ogłoszone są w Monitorze Polskim nr 193 z dnia 24 sierpnia 1937 r.

PRZETARG NA DOSTAWĘ WĘGLA KAMIENNEGO.

Urząd Wojewódzki Pomorski, Wydział Dróg Wodnych w Toruniu ogłasza przetarg nieograniczony na dostawę węgla kamiennego, pochodzącego z głębokich kopalń górnośląskich, w ilości około 700 ton.

Oferty, które mają odpowiadać nowym przepisom (Dz. U. R. P. nr 13 z r. 1937) winny być składane do *specjalnej skrzynki* do ofert w Urzędzie Wojewódzkim względnie nadsyłane pocztą do dnia 4 października rb. do godz. 12. Przetarg odbędzie się tegoż dnia o godz. 12,15.

Urząd Wojewódzki zastrzega sobie swobodny wybór ofert względnie nieuwzględnienia żadnej z nich, a również prawo uznania, że przetarg nie dał pozytywnego wyniku.

Szczegółowe warunki dostawy i bliższe dane dotyczące ofert są do przejrzenia w Urzędzie Wojewódzkim — Wydział Dróg Wodnych — ul. Krasińskiego 4, pokój nr 26 w godz. 10—12, względnie mogą być przesłane na życzenie.

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (25 IX 1937).

Przedsiębiorstwa zajmujące się importem i handlem hurtowym towarów kolonialnych znajdują się jeszcze zawsze w bardzo ciężkiej sytuacji. Zapasy towarów u importerów są jeszcze bardzo duże, przy czym odpływ poszczególnych artykułów do kraju następuje bardzo powoli. Z powodu braku zbytu, współzawodnictwo w wyszukiwaniu klientów jest duże, metody zaś konkurencji są nieraz sprzeczne z zasadami etyki kupieckiej. System wzajemnego obniżania cen rozpowszechnił się do tego stopnia, że nie ma już firmy, która z uwagi na słabe obroty nie zwracając na koszty własne towaru, nie sprzedawałaby go po cenie kosztu własnego wzgl. nawet ze stratą. Objaw ten tłumaczą firmy importowe tym, że nie sprzedając towaru nawet z pewną stratą lub bez zarobku, tracą na procentach od kapitałów zamrożonych w towarze i nie mają żadnej pewności, że dany artykuł spieniężą później z zyskiem.

Pomimo powyższych pociągnięć — obroty w handlu hurtowym towarów kolonialnych są nadal małe.

Kawa surowa.

W kawie brazylijskiej tendencja słabsza, a na kawy niebieskie brak w ogóle nabywców. Dowozy kawy są większe od chłonności rynku i wskutek tego powiększają nagromadzone już zapasy kawy. Ceny zniżkowały o 5—10 groszy na 1 kg kawy w stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego i wahają się za towar oclony loco magazyn importera jak następuje: kawa Rio 7 i Victoria 7 zł 3,75—3,78, Santos zł 4,50—4,65, Guatemala 4,90—5,20.

Na rynkach zagranicznych europejskich w obrotach tranzytowych nastąpiło pewne osłabienie. Pomimo mniejszego zainteresowania, ceny utrzymują się na dawnym poziomie. Dowozy kawy większe niż w poprzednim okresie. Np. w Hamburgu wynosiły w czasie od 13 — 19 bm. 52.531 worków wobec 21.511 worków w przedostatnim tygodniu.

Na rynku amerykańskim np. w New Yorku notują wzrost obrotów. W czasie od 13 — 24 IX br. sprzedano ogółem kawy Santos 178 tys. worków, a kawy Rio 52 tys. worków, natomiast od 1—14 IX br. — Santos 163 tys. worków, a Rio 51 tys. worków.

Ceny za kawę Santos niejednolite. Wynosiły w centach dolarowych za 1 lb. np. w a w dniu 20 IX — 11,25. Ceny za kawę Rio bez zmiany, t. j. 9 c. d. Przy dostawach na późniejsze okresy nastąpiła dalsza zniżka cen. Mianowicie notowano z dostawą na miesiąc:

	XII.	III. 38.	V.	VII.
Santos				
w dn. 10 IX br.	10,12—10,14	9,69	9,59	9,55
15 IX br.	10,09	9,52	9,43	9,56
24 IX br.	10,09	9,60	9,40	9,30
Rio				
w dn. 10 IX br.	6,35	6,31	6,29	6,27
15 IX br.	6,55	6,23	6,19	6,15
24 IX br.	6,39	6,21	6,10	6,05

Herbata.

Zapasy herbaty są jeszcze bardzo duże i nie ma na razie widoków zmniejszenia się nagromadzonych w transakcjach kompensacyjnych zapasów, gdyż nowe dowozy herbaty są większe od bieżących możliwości konsumpcyjnych i powiększają zapasy stare. Na herbaty indyjskie nie ma w ogóle zainteresowania. W innych herbatach zbyt bardzo mały. Ceny wahają się za towar oclony loco magazyn importera za 1 kg: Ceylon zwykły zł 12,70—13,10, Ceylon lepszy od 14,20—14,50, Sumatra zł 12,60 do 12,80, Travancora — ceny bez zmiany — zbytu nie ma.

Na rynku londyńskim — tendencja w dalszym ciągu mocna. Współzawodnictwo na wszystkie gatunki herbaty indyjskiej bardzo silne. Chociaż zwyczajne gatunki herbaty indyjskiej notowano w przedostatnim tygodniu po cenie 1/2¼ d za lb., to jednak po cenie tej można było nabyć tylko małe ilości herbaty. Popyt na herbaty zwyczajne i lepszych gatunków — dobry. Herbaty ceylońskiej poniżej ceny 1/3 d sprzedano w przedostatnim tygodniu bardzo mało. Za gatunek zwyczajny i średni ceny wzrosły o 1/4 d. na 1 lb. Bardzo dobrym popytem cieszyły się herbaty ceylońskie lepszych gatunków, szczególnie o dobrym aromacie. Za herbaty te ceny miały tendencję zwyżkową. Należy zatem przewidywać dalszej zwyżki ceny na odnośne gatunki herbaty. Herbaty chińskie sprzedawane były po różnych cenach.

W ubiegłym tygodniu sprzedano herbaty ogółem 80.949 skrzyń, wobec 84.370 skrzyń w przedostatnim tygodniu.

Notowania cen za 1 lb. przedstawiały się w czasie od 13 do 24 września br. jak następuje:

gatunek herbaty	indyjskie	ceylońskie
liściaste	1/2¼ d—5/6 d	1/2¾ d—2/2¾ d
pekoe i orange		
pekoe (łamane)	1/2¼ d—7/4 d	1/2¾ d—2/4¾ d
miał herbaciany	1/2¼ d—3/3½ d	1/3 d—2/-¼ d

W ostatnim tygodniu górna granica notowań nie przekraczała w herbacie indyjskie: za herbaty liściaste 5/— d, miał herbaciany 2/10 d, a za herbaty ceylońskie: liściaste 1/10 d, orange pekoe i pekoe łamane 2/— d, miał herbaciany 1/8 d.

Przeciętne ceny za herbaty z Javy i Sumatry są następujące: Java w ostatnim tygodniu 1/2,54 d, wobec 1/3.83 d w przedostatnim tygodniu, Sumatra 1/1,16 d, wobec 1/1.12 d.

Ceny za herbaty chińskie dochodziły za gatunek: najlepszy do 2/11 d za lb., średni gat. do 1/4 d, za miał herbaciany i herbaty łamane do 7 d.

Korzenie.

Zapasy pieprzu duże. Na artykuł ten zainteresowanie ze strony kupców krajowych bardzo słabe. Zbyt mały. Transakcje dochodzą do skutku w sporadycznych wypadkach. Towar sprzedaje się nadal bez zarobku. Na cynamon i piment zainteresowanie i zbyt normalny. Ceny za pieprz zniżkowały o 5—10 groszy na kg i wynoszą loco magazyn importera zł 4,65—4,70 za kg. Ceny za piment bez zmiany (6,15—6,20). Ceny za cynamon mają tendencję zwyżkową. Cassia vera sprzedawany jest po zł 6,20—6,40 za kg w hurcie, a cynamon lignea po zł 5,00—5,10.

Owoce suszone.

Sułtanki tureckie mają tendencję zwyżkową. Zakontraktowanie w Turcji większych dostaw przez Niemcy pociągnęło za sobą zwyżkę ceny zakupu o 5 Ł tureckich na 100 kg. Ceny zakupu sułtanek greckich mają również tendencję zwyżkową. Wzrost cen wynosi 8—10 sh na 100 kg.

Zapotrzebowanie rynku krajowego na sułtanki większe niż w poprzednim okresie sprawozdawczym. Ceny wahają się za 1 kg loco magazyn importera za towar oclony: sułtanki tureckie zł 2,10—2,20, greckie zł 2,20—2,30, amerykańskie zł 2,40—2.45.

Na rodzynki i koryntki brak zbytu. W śliwkach zbyt mały, lecz pomimo tego ceny mają tendencję zwyżkową z uwagi na zwyżkę cen na rynkach zakupu.

Ziarno kakaowe.

W dniu 23 bm. notowano na rynku londyńskim ziarno accra za 50 kg cif kontynent gatunek dobrze fermentujący się z dostawą na listopad — grudzień 36/— sh, a na styczeń — marzec 36/3 sh. Tendencja słabsza.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 13 do 25 września br. urządziły Aukcje Owocowe 2 przetargi, na których wystawiły 180 skrzyń pomarańcz Mosambique, 1.014 klatek winogron włoskich i 300 skrzyń cytryn włoskich. Ostatnie dwie partie sprzedano tranzytem winogrona po 155 lirów za klatkę, cytryny 180 skrzyń po 44—45 lirów i 120 skrzyń po 42 liry za skrzynię. Pomarańcze z Mosambique sprzedano wszystkie po 1,30 zł za kg.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawiał się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o. urządziły dnia 16 września przetarg, na którym wystawiły 180 skrzyń pomarańcz z Mosambique oraz 1.014 klatek winogron włoskich.

Pomarańcze w całości sprzedano po 1.30 zł za 1 kg.

Winogrona włoskie sprzedano tranzytem do Katowic po 155 lirów za klatkę. Następna aukcja odbyła się dnia 23 września. Wystawiono na aukcję 300 skrzyń cytryn włoskich — towar obcy tranzyto. Cała partia została sprzedana, z tego 180 skrzyń po 44—45 lirów i 120 skrzyń po 42 liry za 1 skrzynię.

SYTUACJA NA RYNKU OWOCÓW KRAJOWYCH (HURT).

W ostatnich dniach zaznaczyła się na rynku gdyńskim — w owocach krajowych mocniejsza tendencja, która jest uzasadniona mniejszym dowozem towaru.

W związku z tym cena jabłek i gruszek zwyżkowała na 40—50 groszy za kg.

Śliwek jest bardzo mało na rynku. Notowane ceny 35—55 groszy.

Cena pomidorów 10 groszy za kg. Dowóz bardzo słaby.

W owocach zagranicznych odczuwa się brak cytryn. Ceny utrzymują się na dotychczasowym poziomie, ponieważ kupcy wstrzymali się z zakupem towaru do nadejścia cytryn z nowych zbiorów. Pierwsze transporty spodziewane są w Gdyni w pierwszej połowie października.

W międzyczasie nadejść mają jeszcze transporty cytryn syryjskich i palestyńskich.

Winogrona holenderskie sprzedawane są w hurcie po 9 i 10 zł za klatkę.

Winogrona bułgarskie — 1,40 do 1,50 zł za 1 kg.

TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Dnia 13 września 1937 roku nadszedł do Gdyni s/s „Baltrover“ z transportem 2.512 kg kawy, 10.300 kg herbaty i 65.196 kg pomarańcz z Mosambique. Towar nadszedł z przeładunkiem w Londynie.

s/s „Alssund“ przywiózł do Gdyni dnia 13 września 1.257 worków kawy dla importerów polskich i 538 worków dla Gdańska.

Dnia 15 września nadeszło do Gdyni s/s „Vikingland“ ca 5.000 kg fig tureckich.

s/s „Chorzów“ zawinął do portu gdyńskiego dnia 13 września z ładunkiem 4.000 kg herbaty, 4.300 kg kawy i 10.000 kg pomarańcz z Mosambique.

Dnia 16 września nadszedł do Gdyni z Londynu s/s „Lech“, który przywiózł 16.441 kg herbaty, 6.678 kg kawy i 12.647 kg pomarańcz z Mosambique.

s/s „Puck“ przywiózł dnia 21 września 2.000 kg kawy, 10.000 kg herbaty i 38.000 kg pomarańcz z Mosambique.

Dnia 24 września s/s „P. N. Damm“ nadszedł z Londynu z transportem 240 worków kawy dla Gdyni i 317 worków kawy dla Gdańska.

Dnia 27 września s/s „Ebro“ nadszedł z ładunkiem pomarańcz i cytryn włoskich.

W tym samym dniu s/s „Baltrover“ nadszedł z Londynu z transportem kawy i herbaty dla importerów polskich.

s/s „Lewant“, którym nadeszły cytryny włoskie i owoce suszone z Grecji i Turcji, przybił do portu dnia 28 września.

s/s „Scania“ spodziewany jest w Gdyni w pierwszej połowie października. Statkiem tym nadejdą cytryny włoskie nowych zbiorów.

DOWOZY BANANÓW.

W czasie od 13 do 25 września br. dowieziono bananów zielonych do Gdyni ogółem 66.673 kg, w tym 40.973 kg z Ameryki Środkowej. 11.700 kg z Kamerunu franc. i 14.000 kg z Jamajki.

W bieżącym tygodniu nadejść ma ogółem 40—45 ton bananów z Jamajki.

CYTRYNY Z PALESTYNY.

W drugim tygodniu września br. załadowano w Palestynie 1.250 skrzyń cytryn dla Polski. Towar nadejdzie do Gdyni w pierwszych dniach października br. Cytryny przeznaczone są dla firmy S. Goldfarb w Warszawie.

KRONIKA ZAGRANICZNA

KONIUNKTURA W EKSPORCIE BANANÓW Z JAMAJKI.

Eksport bananów z Jamajki obecnie znacznie się poprawił po ostatnich słabych latach. Wywieziono w pierwszych 7 miesiącach rb. 15.772.542 gron w porównaniu z 9.420.365 w tym okresie w roku ubiegłym. W lipcu jednak eksport był tylko nieznacznie wyższy niż w lipcu r. ub. Obecnie eksportuje się 650.000 gron tygodniowo. Jeśli utrzyma się obecny poziom wywozu, eksport za ten rok wykaże znaczną zwyżkę. Produkcja bananów w Jamajce daje rocznie 4,16 mil. Ł.

KONTROLA EKSPORTU HERBATY.

Międzynarodowy Komitet Herbaciany wydał ostatnio komunikat, że Rządy: Indyj, Ceylonu i Wschodnich Indyj Holenderskich zawarły porozumienie między sobą co do kontynuowania kontroli planu eksportu herbaty na dalsze pięć lat, począwszy od 1 IV 1938 r.

Głosy co do strony dystrybucyjnej (strony handlowej) nie są bynajmniej wśród zainteresowanych sfer handlowych jednomyślne na kwestię kontynuowania kontroli planu eksportu. Z polemiki prasowej, jaka toczy się na ten temat można wnioskować, że dużo poważnych dystrybutorów zastanawia się nad tym, czy dla wykonania planu eksportu nie zajdzie konieczność zwołania narady w tej kwestii z innymi krajami (sekcjami). Uważają oni, że nie tylko ważną jest sprawa uregulowania eksportu herbaty ale również i produkcji w całości jako takiej.

SPADEK EKSPORTU KAWY W BRAZYLII.

Opublikowane zostały już przez Państwowy Urząd Kawowy dane statystyczne o wysokości eksportu kawy brazylijskiej w miesiącu sierpniu br. Mianowicie wg tych danych eksport kawy z Brazylii wynosił w tym miesiącu 1.652 tys. worków, a w sierpniu ub. r. 1.743 tys. worków. Eksport w sierpniu roku bieżącego spadł w stosunku do eksportu w takimże okresie ub. r. o 91 tys. worków. Spadek eksportu wywołał duże zaniepokojenie wśród sfe gospodarczych Brazylii. W okresie od 1 stycznia do 31 sierpnia br. Brazylia wywiozła o 280 tys. worków kawy mniej niż w takimże okresie ub. r., mianowicie 7.625 tys. worków, a w roku ubiegłym 7.905 tys. worków.

PRZEWÓZ POMIDORÓW SAMOLOTEM.

Jedna z firm eksportowych na wyspie Jersey (brytyjskiej) — podjęła się w dniu 23 VII br. próby wysyłki pomidorów z tej wyspy do Anglii samolotem. Ogółem wysłała 16 skrzyń pomidorów, wagi około 240 funtów. Przesyłka załadowana została na samolot w Jersey o godz. 19,30 i o godz. 22,45 osiągnęła w Southampton pociąg do Liverpoolu i następnego dnia rano o godz. 7,57 znalazła się już na rynku w Liverpoolu do sprzedaży. Eksporter jak i odbiorca z przewozu pomidorów samolotem są bardzo zadowoleni.

7—15 piastrów.

Rumunia.

W roku bieżącym zbiory orzechów rumuńskich dały o ca 25% lepsze rezultaty od zeszłorocznych zbiorów. Wyższy jest również gatunek owocu w roku bieżącym. Zbiory obliczane są ogółem na ca 16.000 t. Towar oferowany jest według następującego sortymentu: 28—30 mm „Medium“, 30—32 mm „Fancy“ i ponad 32 mm „Jumbo“.

Turcja.

Sułtanki tureckie nie cieszą się w roku bieżącym zbyt dużym zainteresowaniem, ceny jednak są wysokie i przewyższają o ca 100% zeszłoroczne. Porównując dokonane transakcje z roku ub. z transakcjami w roku bież. widzimy bardzo poważny spadek tychże. W roku 1936 płacono 8—13 piastrów za worek, zaś w roku bieżącym 11—23 piastrów.

Figi tureckie cieszą się większym zainteresowaniem w obecnym sezonie i w związku z tym już w pierwszych dniach dokonano poważnych transakcyj.

Ceny są wyższe od cen zeszłorocznych i kształtują się 8—15 piastrów. W 1936 roku